Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes

Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU CHAVIREMENT D'UNE EMBARCATION DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "TONINA" DANS PORT ELIZA INLET, SUR LA CÔTE DE L'ÎLE DE VANCOUVER, LE 20 DÉCEMBRE 1988 QUI A ENTRAÎNÉ DEUX PERTES DE VIE

RAPPORT Nº 526

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, (1985) are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada (1985) et ne sont publiées qu'à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

Le présent rapport d'investigation est considéré comme document public et sa distribution est limitée. La diffusion du présent rapport au grand public n'est prévue pour des raisons de sécurité mais, afin que certaines leçons ne soient pas perdues, un résumé de l'accident et des constatations, extrait du rapport d'investigation, sera inclus dans un recueil publié périodiquement qui sera distribué dans un avenir rapproché. Ce recueil publié périodiquement contient des résumés de nos rapports d'investigation et il vous sera envoyé sur demande écrite si votre nom n'est pas déjà inscrit sur notre liste de distribution générale.

Les lecteurs doivent se rappeler que ces parties du rapport d'investigation préparées en vertu de l'Article 477 ou du rapport de l'enquête préliminaire conformément à l'Article 480 de la loi sur la marine marchande du Canada (1985) contenues dans la présente publication sont distribuées à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Le présent rapport ainsi que son contenue peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent servir de preuve dans quelle que procédure que ce soit au civil ou au criminel, découlant de l'accident décrit dans le présent rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations incluses dans le présent rapport appartiennent uniquement à la Division des enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part de Sa Majesté le chef du Canada ou en son nom.

Enquêtes sur les accidents maritimes
Transport Canada
110 rue O'Connor
8ième étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES DU CHAVIREMENT D'UNE EMBARCATION DU BATEAU DE PÊCHE CANADIEN "TONINA" DANS PORT ELIZA INLET, SUR LA CÔTE DE L'ÎLE DE VANCOUVER, LE 20 DÉCEMBRE 1988 QUI A ENTRAÎNÉ DEUX PERTES DE VIE.

Fiche technique du navire

Nom	"TONINA"
Numéro officiel	347124
Port d'immatriculation	Vancouver (C.-B.)
Jauge brute	13,99 tonneaux
Jauge nette	9,51 tonneaux
Longueur	9,94 m
Largeur	3,47 m
Creux	1,46 m
Construction	1973
Matériau	Plastique renforcé
Groupe propulsif	Moteur diesel 240 BHP
Propriétaire	Huynh Van Quy, Surrey (C.-B.)

Équipement de navigation

Radar	1 Furuno
VHF	1 Adelco
Sondeur	1 Furuno
Compas magnétique	1 à bord

Fiche technique de l'embarcation

Nom	Naden
Modèle	N-14 HS
Longueur	4,27 m
Largeur	1,53 m

Matériau	Aluminium
Groupe propulsif	Hors-bord Capstan-Mercury 25
Charge maximale	420 kg

Nota : 1. Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure normale du Pacifique (UTC moins 8 heures).

2. Une liste d'abréviations et de définitions figure à la suite des 'Constatations' dans le présent rapport.

3. Toutes les mentions de la Loi sur la marine marchande du Canada renvoient au Chapitre S-9-1970 des Statuts révisés du Canada.

Données préliminaires

Accompagné du bateau de pêche "HAPPY TIME IV", le bateau de pêche "TONINA" s'est rendu dans Port Eliza Inlet sur la côte de l'île de Vancouver pour faire la cueillette des palourdes, avec le patron et sept pêcheurs de palourdes à bord. Les deux bateaux se sont ancrés à environ 30 mètres de la côte et ont utilisé leurs embarcations respectives pour transporter du personnel sur la plage. En revenant de la côte vers le "TONINA", l'embarcation de ce dernier a chaviré, projetant ses occupants à la mer. Le patron du "TONINA" et un pêcheur de palourdes se sont noyés.

Renseignements concernant les personnes décédées

1.	Nom	:	Huynh Van Quy
	Poste à bord	:	Patron du "TONINA" et de l'embarcation
	Âge	:	40 ans
	Adresse	:	Surrey (C.-B.)
2.	Nom	:	Nguyen Thanh Binh
	Poste à bord	:	Pêcheur de palourdes
	Âge	:	25 ans
	Adresse	:	Vancouver (C.-B.)

Récit des événements

Le 19 décembre 1988, les bateaux de pêche "TONINA" et "HAPPY TIME IV" quittent Zeballos à destination de Port Eliza Inlet pour y faire la cueillette des palourdes sur les plages isolées. Les deux bateaux, qui ont des équipages de huit et neuf personnes respectivement, atteignent Port Eliza Inlet au petit matin et mouillent à deux milles au Sud du fond du bras, à une trentaine de mètres de la rive Ouest.

Les deux équipes se rendent à terre au moyen des embarcations de leurs bateaux et se dispersent sur la plage pour y cueillir des palourdes. Les voyages de navette entre les bateaux et la rive se déroulent sans incident pendant la journée. Le lendemain 20 décembre 1988, les équipes reprennent leur cueillette des palourdes sur les deux rives du bras.

Vers 17 h 00, le patron du "TONINA" démarre le moteur hors-bord de son embarcation pour aller chercher les pêcheurs de palourdes qui se trouvent sur la rive Est. Il embarque apparemment sept membres de son équipe et une dizaine de sacs de palourdes (d'un poids d'environ 45 kg chacun). Il traverse ensuite le bras vers l'Ouest en direction du "TONINA". En approchant de son bateau, il aperçoit deux autres pêcheurs de palourdes du "HAPPY TIME IV" qui attendent sur la plage de la rive Ouest, juste derrière l'endroit où le bateau est mouillé. Il décide de les prendre à bord ainsi que leurs sacs de palourdes. Cela fait, quand il met les gaz pour se diriger vers son bateau, quelqu'un crie "Nous coulons!" alors que l'embarcation pique du nez dans les vagues basses et embarque de l'eau. Le patron réduit la vitesse et l'avant de l'embarcation commence à s'élever lentement; cependant, quand il accélère de nouveau, le petit bateau s'enfonce et chavire, précipitant ses occupants dans l'eau froide. Ceux-ci sont tous de bons nageurs mais, handicapés par leurs vêtements d'hiver et leurs bottes-pantalon, ils progressent difficilement dans l'eau glacée. Toutefois, ils réussissent à nager jusqu'à la plage en remorquant le patron qui semble épuisé ou peut-être inconscient. Il est environ 17 h 30 le 20 décembre 1988; le ciel est clair, il n'y a pas de vent et la mer est relativement calme.

Laissant le patron sur la plage, les survivants, en appelant au secours, se précipitent dans les buissons environnants et s'efforcent de faire du feu pour se réchauffer. Lorsqu'ils reviennent vers le patron qui se trouve toujours près de l'eau à l'endroit où ils l'ont laissé, ils constatent qu'il est mort. Plus tard, comme on se rend compte que l'un des membres de l'équipage manque à l'appel, on entame des recherches pour le retrouver. On apprend alors que quelqu'un aurait vu le disparu couler à pic.

Au moment du sinistre, le reste de l'équipe du "HAPPY TIME IV" se trouvait à une bonne distance, presqu'au fond du bras. Lorsqu'ils aperçoivent la lueur du feu et entendent faiblement les cris, les membres de cette équipe se doutent que leurs camarades sont en difficulté et se hâtent vers eux à pied par la plage. Ils avaient antérieurement échoué leur embarcation près de l'endroit où se trouvent les naufragés mais celle-ci s'est remise à flot et a dérivé loin de la côte. Il est donc impossible de s'en servir pour transporter les naufragés. Les membres des deux équipes unissent leurs efforts pour récupérer le bateau chaviré et s'en servent pour aller chercher l'embarcation à la dérive. Un groupe peut alors retourner à bord du "HAPPY TIME IV".

Une fois de retour à bord du "HAPPY TIME IV", le patron tente vainement d'envoyer un message de détresse sur la voie 16 du VHF. On s'apercevra plus tard que l'un des membres d'équipage a déconnecté par mégarde l'antenne radio et c'est ce qui explique qu'il a été impossible de transmettre le message. Le patron retourne ensuite sur la côte et se rend à pied au camp de bûcherons de Port Eliza pour signaler l'accident et demander de l'aide. Le détachement de Tahsis de la GRC de même que la SRGC de Tofino sont alors informés de l'accident. Les naufragés restent sur la plage jusqu'à l'arrivée sur les lieux de la GRC vers 20 h 00. De 21 h 30 à minuit, on effectue des recherches sur l'eau et sur la plage pour retrouver le disparu mais tous les efforts se révèlent vains. Le corps du patron du "TONINA" est transporté à l'hôpital de Gold River le 21 décembre 1988 où on constate à 12 h 30 que la mort est due à la noyade.

Les recherches pour retrouver M. Nguyen Thanh Binh qui manque toujours à l'appel reprennent le lendemain par bateau et par avion. Ce ne sera toutefois qu'à 12 h 30 le 23 décembre 1988 que des plongeurs de la GRC découvriront le corps du disparu par 17 mètres de fond à l'endroit où l'accident s'est produit. Le corps sera transporté à l'hôpital de Campbell River où on constatera que la mort est due à la noyade.

Analyse des principaux facteurs

1. Historique

Pendant la saison des palourdes de novembre à avril, les deux bateaux de pêche "TONINA" et "HAPPY TIME IV" avaient leur port d'attache à Zeballos (photos 1 et 2). Les membres d'équipage et les pêcheurs de palourdes résidaient à Vancouver. Deux fois par mois, ils rejoignaient leur navire par la route et demeuraient à bord pendant environ cinq jours à chaque occasion. Les navires transportaient les pêcheurs de palourdes de Zeballos jusqu'aux diverses plages où ils procédaient à la cueillette des mollusques.

Les deux bateaux possédaient des licences de pêche commerciale valides et les pêcheurs de palourdes étaient titulaires de permis personnels de pêche commerciale valides. Ils n'avaient pas besoin de permis particuliers pour la cueillette des palourdes.

Le "TONINA" de 14 tjb n'était pas inspecté par la Direction de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne et il n'était pas tenu de l'être en vertu du Règlement en application de la Loi sur la marine marchande du Canada. (Voir l'Annexe I.)

L'embarcation accidentée est une embarcation non pontée en aluminium moulé et à tableau arrière. Les bancs transversaux sont fermés et remplis en permanence de flotteurs en plastique mousse. Le haut du tableau est conçu pour recevoir un moteur hors-bord et renforcé en conséquence (photo 3). La plaque d'identification du constructeur fixée sur la face intérieure du tableau indique que la charge maximale ne doit pas excéder 420 kg.

2. Conditions météorologiques

Voici les prévisions maritimes émises par le Centre météorologique du Pacifique d'Environnement Canada à 16 h 45 le mardi 20 décembre 1988 pour la période se terminant à 17 h 00 le mercredi avec un aperçu pour les 24 heures suivantes :

Côte Ouest de l'Île de Vancouver - partie Sud

Avertissement de coup de vent maintenu. Vents du SE de 25 Kn à coups de vent de 35 Kn se changeant en vent du NW de 20 à 30 Kn au cours de la nuit. Vents devenant d'Ouest de 10 à 20 Kn mercredi après-midi. Averses diminuant la visibilité à 2 M par endroits. Aperçu pour les 24 prochaines heures : vents de l'Ouest de modérés à forts.

Le temps, au moment de l'accident dans Port Eliza Inlet, endroit bien abrité à l'intérieur d'Esperanza Inlet, était beau et la mer était calme, selon les témoignages. Tous les témoins s'entendent pour dire que le temps n'a joué aucun rôle dans ce sinistre.

Le coucher du soleil était à 16 h 28 et le crépuscule nautique à 17 h 49.

3. Lieu de l'accident

Les deux bateaux de pêche étaient à l'ancre à environ 2 M du fond de Port Eliza Inlet dans 20 mètres d'eau à environ 30 mètres de la rive Ouest. Port Eliza Inlet est le plus à l'Ouest des trois bras qui découpent la rive Nord d'Esperanza Inlet (Voir la carte). Les rives sont hautes et la passe est rétrécie par endroits par des écueils. Le fond du bras est constitué d'une batture découvrante et d'un marécage. Il y a un chemin qui longe la plage.

4. Marées

En ce qui concerne les heures et les hauteurs des marées pour Port Eliza Inlet, le Volume 6 des tables des marées renvoie à Tofino (la différence est négligeable). Voici ces heures et hauteurs :

03 h 30	1,80 m
09 h 40	3,80 m
16 h 45	0,50 m
23 h 10	3,10 m

Au moment de l'accident, il était environ 17 h 30 et la marée était à l'étale. Les courants de marée dans Port Eliza Inlet étaient faibles. Il n'existe pas de courants qui auraient pu jouer un rôle appréciable dans l'accident.

5. L'équipage

L'équipage régulier du "TONINA" comprenait un matelot et le patron qui en était aussi le propriétaire. En l'occurrence, le bateau de pêche n'était utilisé que pour transporter des groupes de pêcheurs de palourdes de Zeballos à Port Eliza, soit un voyage d'environ deux heures. Les pêcheurs de palourdes étaient d'anciens 'boat people' vietnamiens récemment établis à Vancouver. Tous, à l'exception du patron, étaient sans emploi régulier et travaillaient occasionnellement comme pêcheurs de palourdes. Ils ne possédaient aucune formation particulière de marin mais avaient tous passé plusieurs années dans les camps de réfugiés du Sud-Est asiatique.

Le patron du "TONINA" possédait 15 ans d'expérience de la pêche dont trois sur la côte Ouest de l'île de Vancouver.

Le patron du "HAPPY TIME IV" avait acquis plus de cinq ans d'expérience de la pêche au Viet-nam et trois ans sur la côte Ouest de l'île de Vancouver.

6. Le sinistre

Selon les témoignages, vers 17 h 00, le patron, M. Huyn Van Quy, a mis en marche le hors-bord de 25 HP de son embarcation pour aller chercher son équipe qui attendait sur la rive Est du bras. Il y avait à bord de l'embarcation huit personnes, y compris le patron, ainsi que leur prise qui consistait en une dizaine de sacs de palourdes pesant environ 45 kg chacun. Le moteur hors-bord de 25 HP, le carburant et le réservoir de carburant pesaient environ 65 kg, ce qui donne un chargement total de 955 kg, soit plus de deux fois

la charge maximale indiquée sur la plaque de l'embarcation. Toutefois, le patron a tenté de retourner à son bateau. Pendant la courte traversée de Port Eliza Inlet, l'embarcation a embarqué de l'eau, mais ses occupants ont écopé fiévreusement. Quand l'embarcation a atteint la rive Ouest du bras où les deux bateaux de pêche étaient mouillés, le patron a vu deux autres personnes qui attendaient sur la rive Ouest. Il a voulu aller les chercher avant de décharger son embarcation déjà surchargée.

Personne n'a exprimé d'inquiétude à propos de la charge excessive de l'embarcation et on a pris à bord deux personnes de plus avec leur prise. Cela signifie que plus de 250 kg ont été ajoutés au bateau déjà surchargé et qu'il y avait désormais à bord 1 155 kg, soit environ 735 kg de plus que la charge maximale de 420 kg indiquée sur la plaque de capacité de l'embarcation. Les occupants discutaient gaiement de leur cueillette de palourdes au moment où le patron a mis les gaz de son hors-bord afin de regagner son navire. L'avant a enfourné dans les vagues.

Les personnes assises à l'avant ont crié que l'embarcation était en train de couler. Le patron a réduit la vitesse et l'avant s'est légèrement élevé. Toutefois, quand il a de nouveau accéléré, l'embarcation a piqué du nez. Les occupants se sont levés et le bateau a chaviré, les projetant par-dessus bord. Tous étaient de bons nageurs mais, handicapés par leurs vêtements épais et leurs bottes-pantalon, ils progressaient difficilement dans l'eau froide. Toutefois, en s'entraidant, ils ont réussi à atteindre la terre ferme à la nage. L'un d'entre eux, que l'on identifiera plus tard comme étant M. Nguyen Thanh Binh, est aperçu par certains de ses camarades en train de couler à pic. Le patron, qui semblait épuisé ou inconscient, a été remorqué jusqu'à la plage par les survivants. Il était environ 17 h 30 le 20 décembre 1988. Une fois à terre, les naufragés, qui avaient apparemment les membres engourdis par le froid, se sont hâtés vers les brouissailles environnantes pour faire du feu, laissant le patron insconscient sur la plage. Lorsqu'ils sont revenus vers ce dernier, ils l'ont trouvé mort. Le corps de M. Nguyen Thanh Binh a été retrouvé dans l'eau trois jours plus tard par les plongeurs de la GRC.

7. Équipement de sauvetage

Le Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche édicté en application de la Loi sur la marine marchande du Canada, stipule, aux Articles 52 et 53 de la Partie II, ce qui suit :

Application

52. La présente partie s'applique aux bateaux de pêche qui, ayant une jauge brute d'au plus 15 tonneaux, ne sont pas des voiliers.

Équipement de sauvetage, feux et signaux

53. (1) Au présent article, l'expression "approuvée" appliquée à un objet, signifie que l'objet a été construit conformément aux normes applicables établies dans le Règlement sur l'équipement de sauvetage, et qu'il a été approuvé par le Bureau.

(2) Tout bateau de pêche ne dépassant pas 12,2 m de longueur doit avoir

a) une brassière de sauvetage approuvée pour chaque personne à bord;

b) une bouée de sauvetage approuvée munie d'une ligne de 27 m; et

c) une boîte métallique étanche contenant six feux approuvés à allumage automatique...

Il y avait à bord du "TONINA" deux gilets de sauvetage, deux bouées de sauvetage ainsi que le nombre de feux prescrits. Comme il y avait ordinairement huit personnes à bord, le nombre de gilets de sauvetage était donc insuffisant. Il n'y avait aucun gilet de sauvetage à bord de l'embarcation au moment de l'accident et aucun des occupants ne portait de gilet de sauvetage ni de vêtement de flottaison individuel.

8. L'embarcation

L'embarcation utilisée au moment du sinistre était, à l'origine, une embarcation de plaisance.

La puissance maximale de moteur recommandée (25 HP) ainsi que la charge maximale permise (420 kg) pour l'embarcation étaient indiquées sur la plaque de capacité et de charge prescrite pour les embarcations de plaisance par le Règlement sur les petits bâtiments (Voir l'Annexe II). La plaque était fixée au tableau arrière de l'embarcation.

Même si ces limites ne s'appliquent pas à l'embarcation quand elle est utilisée à d'autres fins que comme embarcation de plaisance, elles auraient dû servir d'indication au patron. En fait, au moment du sinistre, la charge totale de l'embarcation était d'environ 1 155 kg, soit 735 kg de plus que la limite de charge indiquée sur la plaque.

9. Temps de survie

La température de l'eau était apparemment d'environ 2 °C.

Une publication de la Société canadienne de la Croix-Rouge intitulée 'Survie en eau froide' révèle que, lorsque la température de l'eau de mer est de 2 °C, une personne normale a de fortes chances de survie si elle est rescapée en moins de 15 minutes. De 15 minutes jusqu'à 1¼ heure, cette personne peut survivre si elle est recueillie mais elle sera faible et incapable de s'aider. Passé 1¼ heure, les chances de survie sont faibles. (Voir l'Annexe III.)

10. Recherches et sauvetage

Le détachement de Tahsis de la GRC ainsi que la SRGC de Tofino ont été informés de l'accident par téléphone vers 18 h 00. Les naufragés sont restés sur la plage jusqu'à l'arrivée de la GRC à 20 h 00. Le corps du patron était embarqué à bord du "TONINA" qui a ensuite été amené et amarré au camp de bûcherons de Port Eliza.

Des recherches sur l'eau et sur la plage ont été effectuées de 21 h 30 à 24 h 00 le 20 décembre 1988 pour retrouver le disparu mais elles sont demeurées vaines. Des recherches par avion le 21 décembre 1988 n'ont également pas donné de résultats.

Ce n'est qu'à 12 h 30 le 23 décembre 1988 que des plongeurs de la GRC ont pu repérer le corps de M. Nguyen Thanh Binh par 17 mètres de fond à l'endroit où l'accident s'était produit.

11. Rapport d'autopsie

Le corps du patron, M. Huynh Van Quy, a été transporté à l'hôpital de Gold River le 21 décembre 1988 pour examen. Le rapport préliminaire indique que la mort est attribuable à la noyade. L'état général du corps indique un degré d'hypothermie concomitant.

Le corps de M. Nguyen Thanh Binh a été transporté à l'hôpital de Campbell River le 23 décembre 1988 pour examen. Le rapport préliminaire indique que la cause de la mort est la noyade. L'état général du corps indique qu'il y a eu hypothermie.

Constatations

Alors qu'elle transportait des membres d'équipage de la rive au bateau le 20 décembre 1988 au crépuscule, l'embarcation non pontée à moteur hors bord a embarqué de l'eau et a chaviré, parce qu'elle était surchargée, précipitant ses occupants dans l'eau glacée; le patron et un pêcheur de palourdes se sont noyés.

Il semble que les facteurs suivants aient contribué à l'accident :

- le bateau avait un chargement d'un poids de 1 155 kg en dépit d'une limite de charge approuvée de 420 kg et son franc-bord était donc très réduit;
- l'accélération a été rapide et excessive;
- l'opération a été effectuée avec négligence à cause de la proximité de la côte et de la courte distance à parcourir.

La mort par noyade semble due aux facteurs suivants :

- les victimes ne portaient ni gilet de sauvetage ni VFI;
- il n'y avait ni gilet de sauvetage ni autre vêtement de flottaison individuel approuvé à bord de l'embarcation;
- les victimes portaient des vêtements épais;
- l'eau était glacée.

Autres constatations

Les pêcheurs de palourdes étaient des travailleurs occasionnels et non des pêcheurs expérimentés conscients des dangers qu'ils pouvaient courir.

Parce que les naufragés étaient physiquement mal en point quand ils ont atteint la plage et ne possédaient aucune formation en secourisme et en RCP, ils ont d'abord laissé le patron seul sur la plage sans tenter de le réanimer.

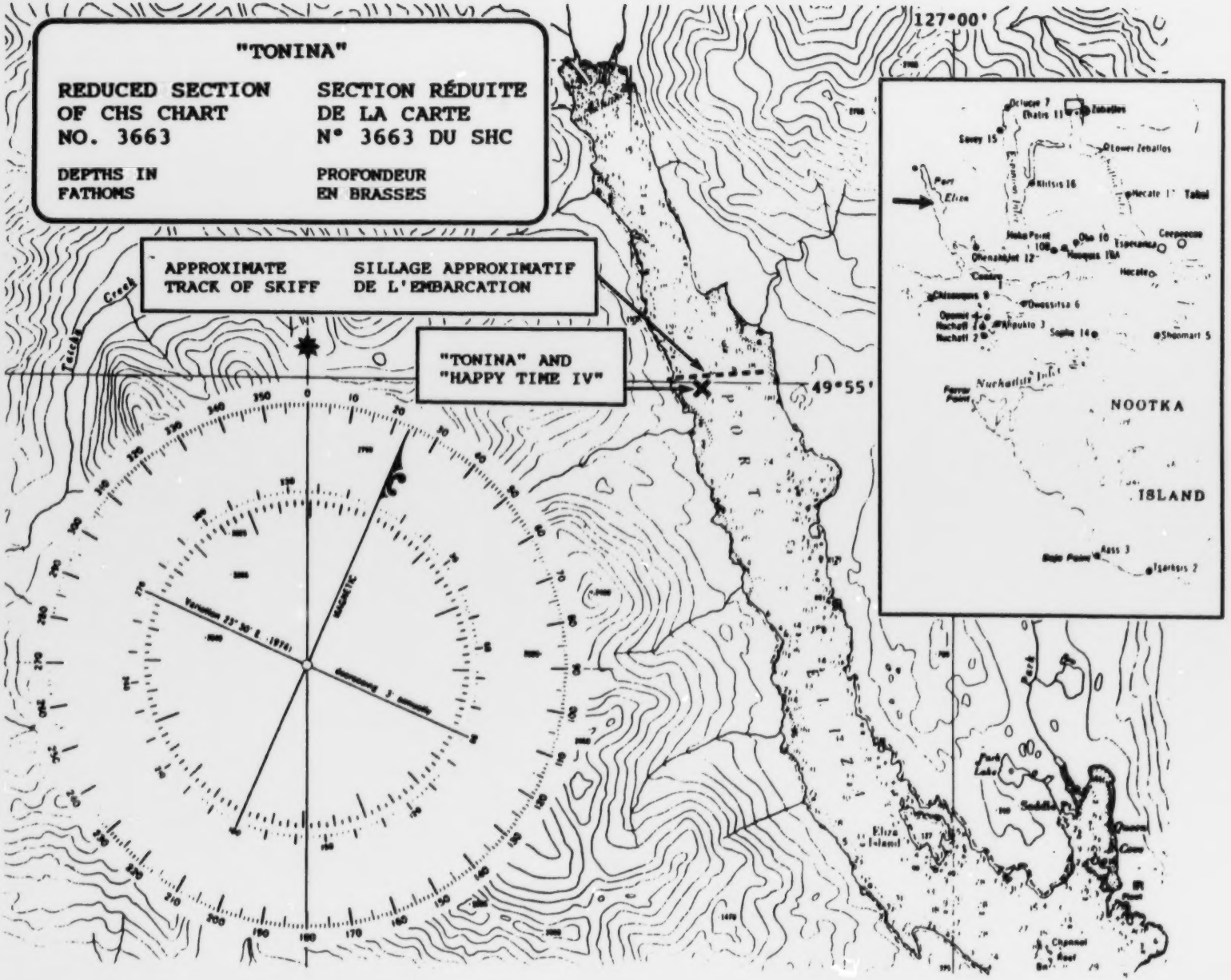
Le "TONINA" n'avait pas à bord un nombre suffisant de gilets de sauvetage pour le nombre de personnes.

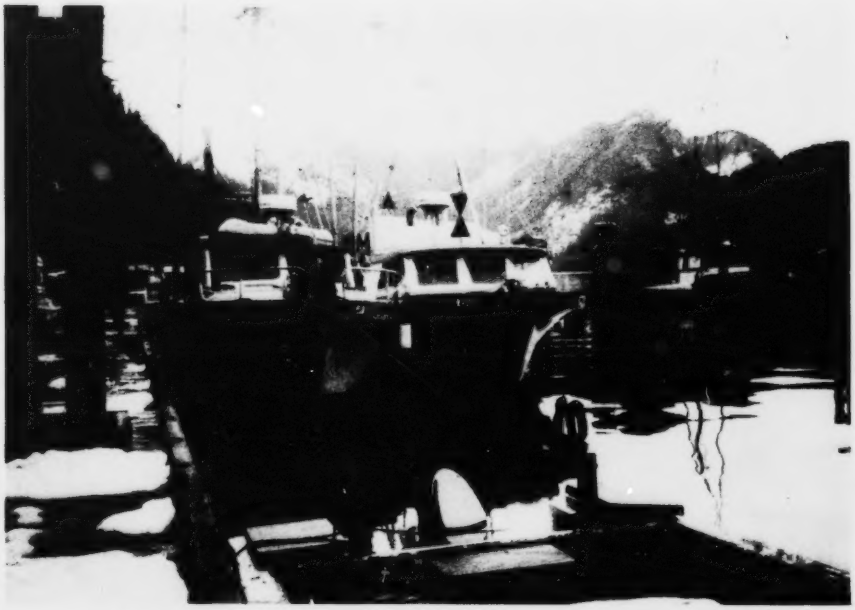
ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS MARITIMES
TRANSPORTS CANADA
110, RUE O'CONNOR
OTTAWA (ONT.)
K1A 0N5

JUIN 1989

Glossaire

BHP	Puissance au frein en horsepower (chevaux vapeur)
SRGC	Station de radio de la Garde côtière canadienne
RCP	Réanimation cardio-pulmonaire
VFI	Vêtement de flottaison individuel
Embarcation de plaisance	Embarcation utilisée exclusivement pour la plaisance et qui ne transporte pas de passagers payants
GRC	Gendarmerie royale du Canada
Tjb	Tonneau de jauge brute
VHF	Very High Frequency (très haute fréquence en radiotéléphonie)


"TONINA"
REDUCED SECTION OF CHS CHART NO. 3663
SECTION RÉDUITE DE LA CARTE N° 3663 DU SHC
DEPTHS IN FATHOMS
PROFONDEUR EN BRASSES
APPROXIMATE TRACK OF SKIFF
SILLAGE APPROXIMATIF DE L'EMBARCATION
"TONINA" AND "HAPPY TIME IV"
127°00'
49°55'
NOOTKA
ISLAND
PORT
MAGNETIC

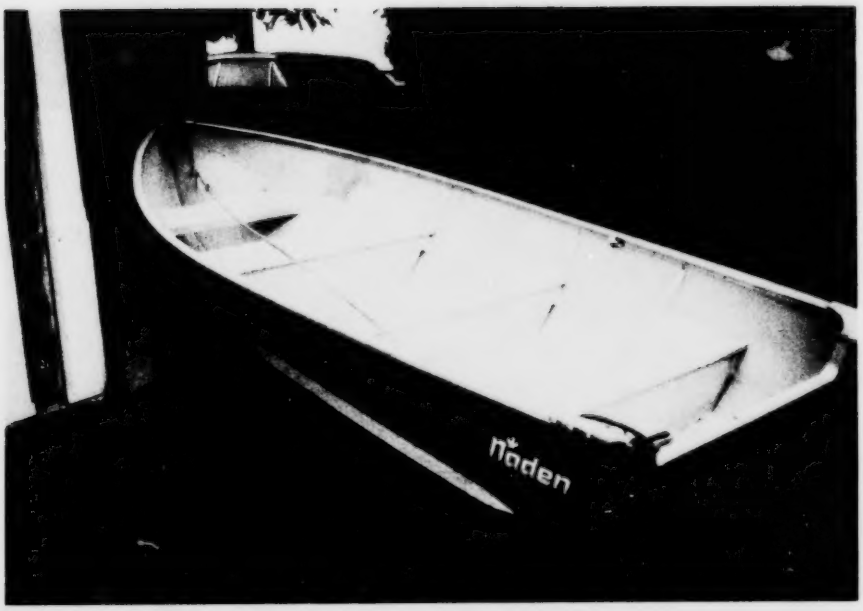


The FVs "TONINA" and "HAPPY TIME IV"
based in Zeballos during the winter.

Les B.P. "TONINA" et "HAPPY TIME IV"
basés à Zeballos pendant l'hiver.

The small boats secured on
board the fishing vessels.

Les embarcations sont saisies
à bord des bateaux de pêche.



The skiff which capsized.

L'embarcation qui a chaviré.

CHAP. S-9-1970

CANADA SHIPPING ACT

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Exemption

468. (1) Steamships in excess of fifteen tons gross tonnage, and not in excess of one hundred and fifty tons gross tonnage that are not passenger steamships are exempt from the provisions of this Part relating to annual inspection and instead shall be inspected every fourth year, and such steamships, if fitted with a boiler operating at a pressure in excess of fifteen pounds per square inch, are in addition to such inspection every fourth year subject to inspection of their boilers, life saving equipment and fire extinguishing equipment annually, in like manner and as if they were steamships in excess of one hundred and fifty tons gross tonnage.

(2) Steamships not in excess of fifteen tons gross tonnage that are not passenger steamships are exempt from the provisions of this Part relating to annual inspection, except that such steamships, if fitted with a boiler operating at a pressure in excess of 103 kPa, are subject to inspection of their boilers, life saving equipment and systems for precautions against fire as provided in subsection (1)."

Exemption

468. (1) Les navires à vapeur d'une jauge brute de plus de quinze tonneaux mais d'au plus cent cinquante tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente Partie relatives à l'inspection annuelle et doivent, en remplacement, être inspectés tous les quatre ans, et ces navires, s'ils sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à quinze livres par pouce carré, sont, en sus de cette inspection quadriennale, assujettis à l'inspection annuelle de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur matériel d'extinction d'incendie, tout comme s'ils étaient des navires à vapeur d'une jauge brute de plus de cent cinquante tonneaux.

Idem

(2) Les navires à vapeur d'une jauge brute d'au plus quinze tonneaux, qui ne sont pas des navires à vapeur à passagers, sont exemptés des dispositions de la présente partie relatives à l'inspection annuelle, avec cette réserve que si ces navires à vapeur sont munis d'une chaudière soumise à une pression supérieure à 103 kPa, ils sont assujettis à l'inspection de leurs chaudières, de leur équipement de sauvetage et de leur système de prévention d'incendie et de lutte contre celui-ci, comme le prévoit le paragraphe (1).»

ANNEX I

APPENDICE I

CHAPTER 1486

CANADA SHIPPING ACT

Small Fishing Vessel Inspection Regulations

REGULATIONS RESPECTING THE CONSTRUCTION AND INSPECTION OF FISHING VESSELS NOT EXCEEDING 24.4 m REGISTERED LENGTH THAT DO NOT EXCEED 150 TONS, GROSS TONNAGE

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Small Fishing Vessel Inspection Regulations*.

PART II

FISHING VESSELS NOT EXCEEDING FIFTEEN TONS, GROSS TONNAGE

Application

52. This Part applies to fishing vessels not exceeding 15 tons, gross tonnage, that are not sailing ships.

Periodic Inspection

57. Every fishing vessel in excess of 5 tons, gross tonnage, if propelled by steam shall have the following parts inspected annually by an inspector:

(*a*) boilers, boiler mounting and steam pipes;

(*b*) life saving equipment; and

(*c*) fire extinguishing equipment.

CHAPITRE 1486

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche

RÈGLEMENT CONCERNANT LA CONSTRUCTION ET L'INSPECTION DES BATEAUX DE PÊCHE D'UNE LONGUEUR RÉGLEMENTAIRE D'AU PLUS 24,4 m ET D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS 150 TONNEAUX

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche*.

PARTIE II

BATEAUX DE PÊCHE D'UNE JAUGE BRUTE D'AU PLUS QUINZE TONNEAUX

Application

52. La présente partie s'applique aux bateaux de pêche qui, ayant une jauge brute d'au plus 15 tonneaux, ne sont pas des voiliers.

Inspection périodique

57. Les pièces suivantes de tout bateau de pêche d'une jauge brute de plus de 5 tonneaux, s'il est mû par la vapeur, seront examinées annuellement par l'inspecteur:

a) les chaudières, leurs garnitures et les conduites de vapeur;

b) l'équipement de sauvetage; et

c) le matériel d'extinction d'incendie.

ANNEX II

CHAPTER 1487

CANADA SHIPPING ACT

Small Vessel Regulations

REGULATIONS RESPECTING SMALL VESSELS

Short Title

1. These Regulations may be cited as the *Small Vessel Regulations*.

PART III

HORSEPOWER AND LOAD CAPACITY PLATE

Application

23. This Part applies to pleasure craft other than pleasure craft that are registered or licensed in a country other than Canada and that comply with the laws of that country.

Plate for Vessel

"24 (1) Every vessel not over 5 m in length that is equipped with a detachable outboard motor of 7.5 kW or more, or with two or more such motors of 7.5 kW or more in the aggregate, shall have permanently attached to it in a plainly visible position, either"

(*a*) a plate issued in respect of that vessel pursuant to subsection (2); or

(*b*) a plate, similar to a plate issued pursuant to subsection (2), issued in respect of that vessel jointly by the Canadian Boating Federation and the Department of Transport prior to July 1, 1962.

"(2) The Minister may, on application and on payment of a fee of $2.50, issue"

(i) a plate marked to show the recommended safe limits of engine horsepower and the recommended gross load capacity for that vessel, or,....

APPENDICE II

CHAPITRE 1487

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Règlement sur les petits bâtiments

RÈGLEMENT CONCERNANT LES PETITS BÂTIMENTS

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: *Règlement sur les petits bâtiments*.

PARTIE III

PLAQUE DE PUISSANCE ET DE CHARGE

Application

23. La présente partie s'applique aux embarcations de plaisance à l'exception de celles qui sont immatriculées ou munies d'un permis délivré dans un autre pays que le Canada et qui répondent aux prescriptions des lois de ce pays.

Plaque pour bâtiment

«24. (1) Tout bâtiment d'au plus 5 m de longueur qui est muni d'un moteur hors bord amovible d'une puissance de 7,5 kW ou plus, ou de deux ou plusieurs moteurs de ce genre, d'une puissance globale de 7,5 kW ou plus, doit porter en permanence, apposée bien en évidence,»

a) soit une plaque délivrée pour ce bâtiment en vertu du paragraphe (2);

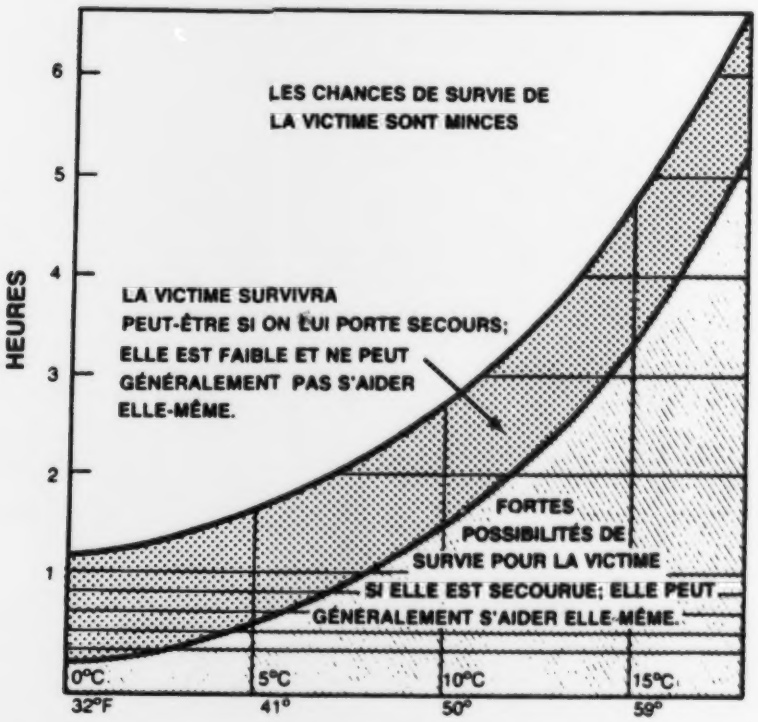
b) soit une plaque semblable à une plaque délivrée en vertu du paragraphe (2), délivrée conjointement pour ce bâtiment par la Fédération nautique canadienne et le ministère des Transports avant le 1er juillet 1962.

«(2) Le Ministre peut, sur réception d'une demande et du droit de 2,50 $, délivrer :»

(i) soit une plaque indiquant la puissance en chevaux du moteur et la charge brute qu'il est recommandé de ne pas dépasser pour des raisons de sécurité,....

APPENDICE III

SURVIE EN EAU FROIDE



Le graphique ci-dessous donne une idée de la durée de survie d'un adulte moyen immergé dans l'eau à des températures diverses. Les données proviennent d'expériences de refroidissement effectuées en mer en gardant immobiles dans l'eau des hommes et des femmes vêtus de vêtements légers et d'un gilet de sauvetage ordinaire. Le graphique indique, par exemple, que la durée de survie prévisible est d'environ 2 heures et demie à 3 heures dans l'eau à 10°C (50°F). Cette durée est plus longue pour les personnes grasses et plus courte pour les personnes menues. Bien que les femmes soient en général un peu plus grasses que les hommes, elles se refroidissent un peu plus vite en raison de leur petite stature. Cependant, à taille égale, l'homme se refroidira plus vite.

"SURVIE EN EAU FROIDE"
LA SOCIÉTÉ CANADIENNE
DE LA CROIX-ROUGE